Civil Aviation Tribunal of Canada

1987-88 Estimates

Part III

Expenditure Plan

87-02863/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1987

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1988-III-78 Canada: $3.00
ISBN 0-660-53702-8 Other countries: $3.60

Price subject to change without notice

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the Publishing Services, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

1987-88 Estimates

Part III

Civil Aviation Tribunal of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that form the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates, in order to provide continuity with other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1987-88 -- Part II of the Estimates 4

Section I
Program Overview

A. Highlights 5
B. Summary of Financial Requirements 5
C. Background
   1. Introduction 6
   2. Mandate 6
   3. Program Objective 6
   4. Program Description 6
   5. Program Organization for Delivery 6
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 7
   2. Initiatives 7
E. Program Effectiveness 8
F. Performance Information and Resource Justification 8

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 11
   2. Personnel Requirements 12
   3. Net Cost of Program 13

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1987-88 — Part II of the Estimates

Financial Requirements by authority

Vote	(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal		
75	Program expenditures	990	--
(S)	Contributions to employee benefit plans	56	--
	Total Agency	1,046	--*

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1987-88 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal	
75	Civil Aviation Tribunal - Program expenditures	990,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates			1986-87 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary Operating	Total	
Review Hearings and appeals	9	1,046	1,046	— *

* There were no 1986-87 Main Estimates for the Civil Aviation Tribunal Program. The Program was established effective June 1, 1986. Funding from that date to March 31, 1987 was transferred from Transport Canada and included in the 1986-87 Supplementary Estimates.

Section I
Program Overview

A. Highlights

During 1987-88 the Civil Aviation Tribunal of Canada (CAT) will:

- Actively assume its new role and mandate as the Canadian Government's independent aviation tribunal organization with the sole objective of providing a system within which hearings and appeals can be conducted quickly, fairly and informally. The total cost of 1987-88 year of operation is estimated at $1,046,000.

- Prepare and submit to Parliament an annual report on the first full year of its operations as well as any findings or recommendations which may be deemed necessary or appropriate at time in furtherance of the CAT's objectives.

- During 1987 the Chairman will initiate a thorough review of the tribunal's rules of procedures, and will consult with Transport Canada and industry for comments and suggestions.

B. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change
Civil Aviation Tribunal	1,046	730	316
Person-years	9	7	2

* The Civil Aviation Tribunal did not receive funding through the Main Estimates for 1986-87. The forecast for 1986-87 (based on information available to management as of November 30, 1986) are funds transferred from Transport Canada. These amounts were included in the 1986-87 Supplementary Estimates.

Explanation of Change: Financial requirements for 1987-88 are $316,000 or 43.3% higher than costs forecasted in 1986-87 as 1987-88 will be the first of full operations for the Tribunal including a complete staff complement.

C. Background

1. Introduction

The Civil Aviation Tribunal was created when Bill C-36 received Royal assent on June 28, 1985. The development of that legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry on Aviation Safety in Canada, which was conducted by Mr. Justice C.L. Dubin during 1980 and 1981. A key recommendation called for "the creation of a Civil Aviation Appeal Tribunal to hear and review all appeals with respect to any administrative enforcement action taken by the Director of Enforcement or the Regional Directors". The proclamation establishing the Civil Aviation Tribunal as a department reporting to Parliament through the Minister of Transport, was passed June 1, 1986.

2. Mandate

The mandate of the Civil Aviation Tribunal was provided by the Act to amend the Aeronautics Act, Part 4 of Bill C-36 passed June 1, 1986.

3. Program Objective

To provide the aviation community the opportunity to appeal enforcement decisions or penalties assessed under the Aeronautics Act.

4. Program Description

Provides for the operation of an independent Civil Aviation Tribunal to respond to requests from the aviation community for review of enforcement decisions and/or penalties assessed by the Minister of Transport under the Aeronautics Act; to conduct hearings into such appeals; and to advise the Minister to sustain such decision or to substitute the Tribunal's decision or to request the Minister to reconsider.

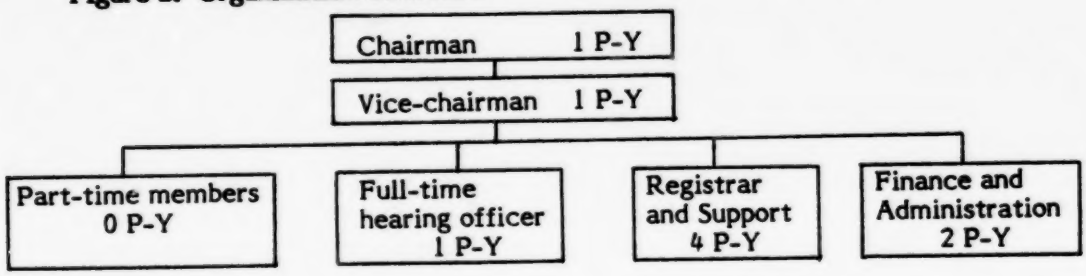
5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Civil Aviation Tribunal is engaged in the performance of one activity and one sub-activity that relates to a major operational function of the Tribunal. The sub-activity is the responsibility of a single manager.

Organization Structure: The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Tribunal's main office is located in the National Capital Region and its Chairman is chief executive officer responsible for the direction and supervision of the work necessary to facilitate the functions of the Tribunal. The Tribunal also has an office located in Toronto. The Chairman, Vice-chairman and immediate staff account for seven person years and the management of finance and administration account for two person years. Other part-time members are drawn from across Canada and are appointed by order-in-council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics including aviation medicine. (These do not utilize person years).

The distribution of person years by organizational function is shown in Figure 2.

Figure 2: Organization Structure


Chairman 1 P-Y
Vice-chairman 1 P-Y
Part-time members 0 P-Y
Full-time hearing officer 1 P-Y
Registrar and Support 4 P-Y
Finance and Administration 2 P-Y

D. Planning Perspective

1. External factors influencing the Program

The Tribunal operates independently of, and at arms length from Transport Canada. There are several significant environmental factors that have and will affect the direction and nature of the Civil Aviation Tribunal in 1987-88 and the years to follow.

Aviation Public/Industry: There are approximately 69,000 licensed aviation personnel in Canada and approximately 27,000 registered aircrafts. The Enforcement Branch and their regional personnel can, for some infractions assessed under the Aeronautics Act suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty. Of all the fines or other penalties assessed, it has been forecasted that approximately 50% would be challenged before the Tribunal and 30% of those cases brought before the Tribunal could be appealed. (See Figure 4).

2. Initiatives

In 1987-88 the Civil Aviation Tribunal will pursue a number of significant initiatives including:

- After its first full year of operation its chairman will initiate a review of its past experience and take effective and corrective action and recommend legislative amendments where such measures appear useful or necessary.

- Proceed with carrying out hearings and appeals efficiently and effectively, and after its first full year of operation, may seek comments to better the system and consult with industry, Transport Canada and its part-time hearing officers.

- To undertake a resource base review in late 1987 to examine the resource requirements of the Civil Aviation Tribunal, based on its first twelve months of operation as an independent body.

E. Program Effectiveness

The degree to which the Civil Aviation Tribunal achieves its objectives to provide the holders of Canadian aviation documents with a system for review and appeal of enforcement decisions taken by the Minister of Transport, will attest to its effectiveness. Two of the basic principles underlying the development of the Civil Aviation Tribunal are those of independence and objectivity.

In the next year of operation the Civil Aviation Tribunal will quantify the Tribunal's activities. There are factors outside the Tribunal's control that influence the quantifiable information such as aviation activity levels. The manner in which Transport Canada performs its enforcement role over the aviation community is another significant variable.

The degree to which the Civil Aviation Tribunal executes its mandate will have to serve as the subjective measurement of its overall effectiveness.

F. Performance Information and Resource Justification

Figure 3 provides a summary of how operating resources are utilized by function.

Figure 3: Program Expenditures by Function

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y
Tribunal executives	193,747	2	184,000	2
Hearings and appeals	675,793	5	271,000	3
Administration	176,460	2	275,000	2
	1,046,000	9	730,000	7

The workload indicators that exert influence on the operation of the Tribunal are based on the number of suspensions and fines imposed on the aviation licensed personnel by Transport Canada's enforcement officers. Based on this factor a forecast is made of the possible number of hearings and appeals. Figure 4 shows the number of projected hearings and appeals. These are based on 50% of Transport Canada's enforcement forecast; the appeals represent 30% of the hearings forecast.

Although the workload indicators as shown in Figure 4 are of interest, simply forecasting the forecasted number of enforcement actions and possible hearings and appeals is not sufficient for determining the actual expected workload. In determining the time factors involved a hearing at the first level requires the services of one hearing officer; a hearing (appeal) at the second level requires an average of three hearing officers. Either may last several days. (See Figure 5 for further details.)

Figure 4: General Workload Indicators

	Forecast 1987-88	Forecast 1986-87
Hearings	229	199
Appeals	69	60
	298	259

The forecast for 1987-88 is based on an increase of 15% for both the hearings and appeals. The increased forecast for 1987-88 is due to the newly acquired knowledge by the aviation licence holders that a tribunal now exists and may appeal an enforcement decision.

Figure 5 represents the total forecasted days required for hearings and appeals. For hearings they represent 1 sitting day for each, preparation and reviews includes time allocated for preparing decisions, and travel days to and from site.

For appeals they represent an average of 2 sitting days, for 3 members and 1 day travel. This also includes preparation for the appeals and decisions. The numbers in Figure 5 do not include the day to day office activities, duties of registrar, support staff, or finance and administration.

Figure 5: Hearing and Appeal Days

	Forecast 1987-88	Forecast 1986-87
Hearing days sitting	229	199
Preparation and review days	229	100
Hearing travel days	125	100
Appeal days sitting 3 members 2 days	414	360
Preparation and review 1 day x 3 members	207	180
Appeal travel day x 3 members	207	180
Total Days	1,411	1,119
Person-years	5.6	4.5

Many outputs by the Tribunal are qualitative in nature and cannot be easily quantified. There are some output indicators which can be measured and compared on a year-to-year basis. However, until the Tribunal has been operating independently for at least two to three years, comparative statistics on output indicators will only be available on a forecasted guestimate, typical output indicators are, number of:

- hearings and appeals registered with Tribunal
- reports published
- deficiencies identified
- recommendations

Some specific measures the Tribunal plans to take in 1986-87 to enhance its performance and optimize its resource utilization include the following:

- development and implementation of seminar programs designed to ensure that hearing officers will possess the wide-range of knowledge and skills necessary to cope with the increasingly complex nature of public hearings and decision making within a quasi-judicial system.

- the review and update of hearing and appeal procedures, designed to improve the quality and consisting of the rules of procedures process.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Civil Aviation Tribunal expenditures by object are presented in Figure 6.

Figure 6: Details of Financial Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87
Personnel		
Salaries and wages	371	272
Contributions to employee benefit plans	56	41
	427	313
Goods and services		
Transportation and communications	224	127
Information	15	13
Professional and special services	342	140
Rentals	7	2
Purchased repairs and upkeep	3	5
Utilities, materials and supplies	26	18
Other expenditures	2	2
	619	307
Capital	-	110
	1,046	730

2. Personnel Requirements

The Civil Aviation Tribunal personnel expenditures account for 41% of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 7.

Figure 7: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years		Current Salary Range	1987-88 Average Salary Provision
	87-88	86-87*		
Management				
Governor-in-Council appointments	3	3	51,400 - 100,700	62,661
Administrative and Foreign Service				
Administrative services	2	2	16,995 - 58,562	36,620
Administrative Support				
Clerical and Regulatory	1	1	13,887 - 34,086	
Secretarial, Stenographic, Typing	3	3	13,569 - 34,304	26,684

* The Civil Aviation Tribunal was designated a department effective June 1, 1986 and person-years for this period to March 31, 1987 were requested in the 1986-87 Supplementary Estimates.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1986. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

Figure 8: Net Cost of Program for 1987-88 ($000)

	Main Estimates 1987-88	Add* Other Costs	Estimates Total Program Cost 1987-88	1986-87
Civil Aviation Tribunal	1,046	55	**1,101**	.....

* Other costs of $55,000 consist of:

	($000)
• Accommodation received without charge from Public Works	46
• Administrative and other accounting services received without charge from Supply and Services	1
• Employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	8

Tribunal de l'aviation civile du Canda

Budget des dépenses 1987-1988

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1988-III-78 au Canada: $3.00
ISBN 0-660-53702-8 à l'étranger: $3.60

Prix sujet à changement sans préavis.

Tous droits réservés. On ne peut reproduire aucune partie du présent ouvrage, sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit (électronique, mécanique, photographique) ni en faire un enregistrement sur support magnétique ou autre pour fins de dépistage ou après diffusion, sans autorisation écrite préalable des Services d'édition. Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Budget des dépenses 1987-1988

Partie III

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu comme un document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et la perspective en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée de détails sur les autorisations de dépenser de la Partie II du Budget des dépenses qui font le lien avec d'autres documents budgétaires.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes des dépenses qui l'intéressent tout particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1987-1988 — Partie II du Budget des dépenses 4

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants 6
B. État financier récapitulatif 6
C. Données de base
   1. Introduction 7
   2. Mandat 7
   3. Objectif du Programme 7
   4. Description du Programme 7
   5. Plan d'exécution du Programme 7
D. Perspective de planification
   1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 8
   2. Initiatives 8
E. Efficacité du Programme 9
F. Données sur le rendement et justification des ressources 9

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
   1. Besoins financiers par article 12
   2. Besoins en personnel 13
   3. Coût net du Programme 14

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1987-1988 — Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1987-1988**	Budget principal 1986-1987
	Tribunal de l'aviation civile		
75	Dépenses du Programme	**990**	--
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**56**	--
	Total de l'organisme	**1 046**	--*

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit	(dollars)	**Budget principal 1987-1988**
	Tribunal de l'aviation civile	
75	Tribunal de l'aviation civile - Dépenses du Programme	**990 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1987-1988			Budget principal 1986-1987
	Années-personnes autorisées	Budgétaire Fonctionnement	**Total**	
Révisions et appels	9	1 046	**1 046**	--*

* Le Programme du Tribunal de l'aviation civile n'avait aucun Budget des dépenses principal en 1986-1987. Le Programme a été établi le 1er juin 1986. De cette date au 31 mars 1987, les fonds ont été transférés de Transports Canada et étaient inclus dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1986-1987.

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants

En 1987-1988, le Tribunal de l'aviation civile du Canada (TAC):

- remplira sa nouvelle mission de tribunal de l'aviation indépendant du gouvernement du Canada dont le seul objectif est de tenir des audiences et d'entendre des appels rapidement, équitablement et simplement. Le coût total de fonctionnement pour 1987-1988 est estimé être de 1 046 000 $;

- préparera et présentera au Parlement un rapport annuel sur sa première année complète de fonctionnement ainsi que toute constatation ou recommandation qui pourront être jugées nécessaires pour concourir aux objectifs du Tribunal.

- En 1987, le président lancera une revue exhaustive des règles de procédure du Tribunal et consultera Transports Canada et le secteur privé pour recueillir leurs commentaires et leurs suggestions.

B. État financier récapitulatif

Tableau 1: Besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Différence
Tribunal de l'aviation civile	**1 046**	730	316
Années-personnes	**9**	7	2

* Le Tribunal de l'aviation civile n'a pas reçu de fonds du Budget des dépenses principal pour 1986-1987. Les prévisions pour 1986-1987 sont des fonds transférés de Transports Canada. Ces sommes figurent dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1986-1987.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1987-1988 sont de 316 000 $, soit 43,3 p. 100 de plus que les prévisions de coûts de 1986-1987, car l'exercice de 1987-1988 sera la première année complète de fonctionnement du Tribunal, avec notamment un effectif complet.

C. Données de base

1. Introduction

Le Tribunal de l'aviation civile a été créé lorsque le projet de loi C-36 a reçu la sanction royale le 28 juin 1985. Cette loi est issue de recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne au Canada, dirigée par M. le juge C.L. Dubin en 1980 et en 1981. Une des principales recommandations préconisait qu'un "Tribunal d'appel de l'aviation civile devrait être créé qui entendrait et étudierait tous les appels interjetés contre les sanctions administratives prises par le Directeur de l'application de la loi ou les directeurs régionaux". La proclamation de la Loi le 1er juin 1986 faisait du Tribunal de l'aviation civile un ministère rendant compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

2. Mandat

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est donné dans la Loi en modification de la Loi sur l'aéronautique, Partie 4 du projet de loi C-36, adoptée le 1er juin 1986.

3. Objectif du Programme

Fournir aux milieux de l'aviation l'occasion d'en appeler des décisions concernant l'application de la Loi sur l'aéronautique ou les peines imposées en vertu de cette loi.

4. Description du Programme

Prévoir le fonctionnement d'un Tribunal de l'aviation civile indépendant pour répondre aux demandes provenant des milieux de l'aviation pour la révision des décisions concernant l'application de la Loi sur l'aéronautique et/ou les peines imposées par le ministre des Transports en vertu de cette loi; pour tenir des audiences au cours des appels; pour conseiller au Ministre de maintenir ses décisions, de les remplacer par des décisions du tribunal ou encore de revenir sur ses décisions.

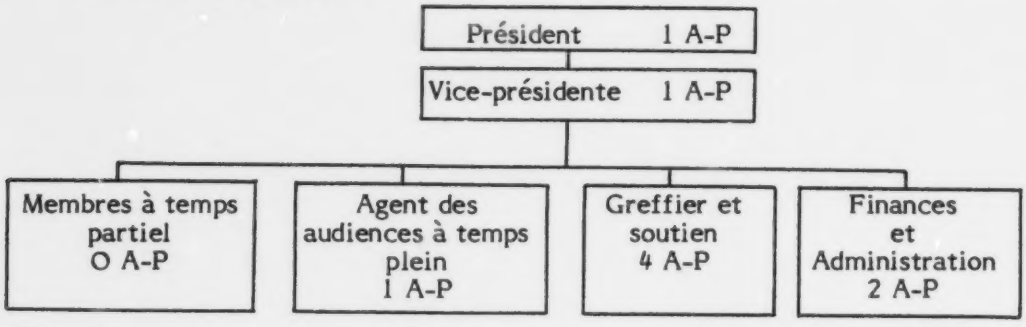
5. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'activité: Le Tribunal de l'aviation civile effectue une activité et une sous-activité qui ont trait à sa principale fonction. La sous-activité relève d'un seul gestionnaire.

Organisation: Le Tribunal de l'aviation civile rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la Capital nationale. Son président en est le premier dirigeant et à ce titre, il assure la supervision et la direction des travaux et du personnel. Le président, la vice-présidente et leur personnel comptent pour sept années-personnes et les services des finances et de l'administration, pour deux années-personnes. D'autres membres à temps partiel proviennent de tout le pays et sont nommés par décret en conseil d'après leurs connaissances et leur savoir-faire en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. (Il ne s'agit pas d'années-personnes.)

Le tableau 2 donne la répartition des années-personnes par fonction.

Tableau 2: Organigramme


Président 1 A-P
Vice-présidente 1 A-P
Membres à temps partiel O A-P
Agent des audiences à temps plein 1 A-P
Greffier et soutien 4 A-P
Finances et Administration 2 A-P

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le Tribunal est complètement indépendant de Transports Canada. Plusieurs facteurs contextuels détermineront l'orientation et la nature de ses activités en 1987-1988 et les années à suivre.

Aviation des secteurs privé et public: Le Canada compte environ 69 000 employés d'aviation brevetés et 27 000 aéronefs immatriculés. La Direction de l'application et son personnel régional peuvent, pour certaines infractions prévues dans la Loi sur l'aéronautique, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. De toutes les amendes ou autres peines imposées, il a été prévu qu'environ 50 p. 100 seraient contestées devant le Tribunal et que 30 p. 100 des cas dont serait saisi le Tribunal feraient l'objet d'un appel. (Voir le tableau 4.)

2. Initiatives

En 1987-1988, le Tribunal de l'aviation civile prendra un certain nombre de grandes initiatives, notamment:

- après sa première année complète de fonctionnement, son président lancera une étude de son expérience et prendra des mesures correctives et recommandera des modifications législatives là où de telles mesures sembleront utiles ou nécessaires;

- le Tribunal tiendra des audiences et entendra des appels avec efficacité et efficience et après sa première année complète de fonctionnement, pourra demander à recevoir des commentaires pour améliorer le système et consulter le secteur privé, Transports Canada et ses agents des audiences à temps partiel;

- le Tribunal effectuera une revue de sa base des ressources à la fin de 1987 pour examiner les besoins en ressources, d'après ses douze premiers mois de fonctionnement au titre d'organisme indépendant.

E. Efficacité du Programme

La mesure dans laquelle le Tribunal de l'aviation civile atteindra ses objectifs de fournir aux détenteurs de documents d'aviation canadiens un système de revue et d'appel des décisions d'application prises par le Ministre témoignera de son efficacité. L'indépendance et l'objectivité sont deux des principes sous-jacents à la création du Tribunal.

Au cours de la prochaine année de fonctionnement, le Tribunal de l'aviation civile quantifiera ses activités. Des facteurs échappant à son contrôle influent sur les renseignements quantifiables comme les niveaux d'activité de l'aviation. La façon dont Transports Canada réglemente les milieux de l'aviation est aussi une variable importante.

La mesure dans laquelle le Tribunal de l'aviation civile remplit son mandat servira d'étalon subjectif de son efficacité globale.

F. Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 3 récapitule l'utilisation des ressources de fonctionnement par fonction.

Tableau 3: Dépenses du Programme par fonction

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P
Dirigeants du Tribunal	193 747	2	184 000	2
Audiences et appels	675 793	5	271 000	3
Administration	176 460	2	275 000	2
	1 046 000	9	730 000	7

Les indicateurs de la charge de travail qui influent sur le fonctionnement du Tribunal sont fondés sur le nombre de suspensions et d'amendes imposées au personnel d'aviation breveté par les agents d'application de Transports Canada. D'après ces chiffres, un certain pourcentage sert à prévoir le nombre possible d'audiences et d'appels. Le tableau 4 donne le nombre prévu d'audiences et d'appels. Le nombre d'audiences se fonde sur 50 p. 100 des prévisions de Transports Canada concernant ses mesures d'application.

Les indicateurs de la charge de travail donnés au tableau 4 ont un certain intérêt, mais la simple prévision du nombre de mesures d'application et du nombre possibles d'appels et d'audiences ne suffit pas à arrêter la charge de travail réellement attendue. Pour déterminer le facteur temps d'un appel au premier échelon, il faut compter les services d'un agent d'audiences; une audience (appel) du second palier exige en moyenne les services de trois agents d'audiences. L'audience ou l'appel peut durer plusieurs jours (voir le tableau 5 pour autres détails).

Tableau 4: Indicateurs généraux de la charge de travail

	Prévu 1987-1988	Prévu 1986-1987
Audiences	229	199
Appels	69	60
	298	259

Les prévisions pour 1987-1988 se fondent sur une augmentation de 15 p. 100 du nombre des audiences et des appels. Les prévisions à la hausse pour 1987-1988 sont dues au fait que les détenteurs de documents d'aviation connaîtront l'existence du Tribunal auprès duquel ils pourront en appeler des décisions d'application.

Le tableau 5 fait état du total des jours prévus nécessaire pour les audiences et les appels. Pour les audiences, une journée de séance est comptée; la préparation et les revues comprennent du temps alloué pour préparer les décisions et pour les déplacements à destination et en partance des lieux des audiences et des appels.

Une moyenne de deux jours de séance et un jour de déplacement est comptée par appel, pour 3 membres. Ceci comprend également la préparation des appels et des décisions. Les chiffres du tableau 5 ne comprennent pas les activités courantes, les fonctions du greffier, du personnel de soutien ou des finances et de l'administration.

Tableau 5: Jours consacrés aux audiences et aux appels

	Prévu 1987-1988	Prévu 1986-1987
Jours de séance pour les audiences	229	199
Jours de préparation et de revue	229	100
Jours de déplacement pour les audiences	125	100
Jours d'appel avec trois membres siégeant deux jours	414	360
Préparation et revue 1 jour x 3 membres	207	180
Jours de déplacement pour les appels x 3 membres	207	180
Total des jours	1 411	1 119
Années-personnes	5.6	4.5

Bon nombre des extrants du Tribunal sont de nature qualitative et sont donc difficiles à quantifier, mais certains indicateurs de rendement peuvent néanmoins être mesurés et comparés d'une année à l'autre. Toutefois, jusqu'à ce que le Tribunal ait fonctionné de façon indépendante pendant au moins deux ou trois ans, des comparaisons sur les indicateurs de rendement ne pourront qu'être estimatives. Des indicateurs types seraient le nombre:

- d'audiences et d'appels dont est saisi le Tribunal
- de rapports publiés
- de manquements à la sécurité
- de recommandations.

Citons, parmi les mesures que le Tribunal entend prendre en 1986-1987 pour améliorer son rendement et optimiser l'utilisation de ses ressources:

- l'organisation de séminaires pour que les agents des audiences possèdent le vaste bagage de connaissances et d'aptitudes nécessaires pour faire face à des audiences publiques et à la prise de décisions toujours plus complexes dans un cadre quasi-judiciaire;

- l'étude et la mise à jour des règles de la procédure d'audience et d'appel, de façon à améliorer la qualité du processus.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 6 présente les dépenses du Tribunal de l'aviation civile par article.

Tableau 6: Détails des besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987
Personnel		
Salaires	**371**	272
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**56**	41
	427	313
Biens et services		
Transport et communications	**224**	127
Information	**15**	13
Services professionnels et spéciaux	**342**	140
Location	**7**	2
Achat de services de réparation et d'entretien	**3**	5
Services publics, fournitures et approvisionnements	**26**	18
Autres dépenses	**2**	2
	619	307
Capital	**-**	110
	1 046	730

2. Besoins en personnel

Les dépenses du Tribunal de l'aviation civile au poste du personnel comptent pour 41 p. 100 du total des dépenses de fonctionnement du Programme. Un sommaire des besoins en personnel du Programme figure au tableau 7.

Tableau 7: Détails des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées		Échelle des traitements actuelle	Provision pour le salaire moyen 1987-1988
	87-88	86-87		
Gestion				
Nominations du gouverneur en conseil	3	3	51 400 - 100 700	62 661
Administration et service extérieur				
Services administratifs	2	2	16 995 - 58 562	36 620
Soutien administratif				
Commis aux écritures et aux règlements	1	1	13 887 - 34 086	
Secrétariat, sténographie, dactylographie	3	3	13 569 - 34 304	26 684

* Le Tribunal de l'aviation civile a été désigné ministère le 1er juin 1986. Pour la période comprise entre cette date et le 31 mars 1987, les années-personnes ont été demandées dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1986-1987.

Nota: La colonne des années-personnes présente la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle donne les échelons de traitement par groupe professionnel au 31 octobre 1986. Sous la rubrique du salaire moyen figurent les coûts de base estimatifs des traitements, dont la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et les traitements au mérite, divisée par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements de la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent influer sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Coût net du Programme

Tableau 8: Coût net du Programme pour 1987-1988 (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Plus autres coûts*	Budget des dépenses Coût total du Programme 1987-88	1986-87
Tribunal de l'aviation civile	1 046	55	1 101	--

* Les autres coûts de 55 000 $ comprennent:

- Des logements fournis sans frais par Travaux publics 46 000 $
- Des services administratifs et de comptabilité fournis sans frais par Approvisionnements et Services. 1 000 $
- Des avantages sociaux des employés représentant la part des primes d'assurance de l'employeur versées par le Conseil du Trésor. 8 000 $